

# Non numera horas nisi sereans

Počítej jen ty krásné hodiny

## František Zabloudil

F/Sgt                    311.peruť  
Air Gunner        Palubní střelec  
Narozen            29.9.1910 Opatovice  
Zemřel             27.6.1990 Praha



## Zadní střelec

## Přední střelec



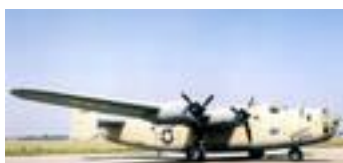
Příjmení, jméno	Hodnost v RAF	Služební číslo	Oblast působnosti	Funkce	Hodnost v ČSR
ZABLOUDIL František	F/Sgt	788240	311 Sqdn	Air Gunner	šrtm./R/pplk.

Opustil republiku společně se svým kamarádem Bohumírem Fírtem . Také on prošel cestou přes Polsko, lodí do Francie, službou v cizinecké legii .Po neúspěšných bojích francouzů , které skončily porážkou Francie , se přesunul do Velké Británie . V sestavě 311 perutě působil od prosince 1940 .

Do konce války nalétal stovky operačních hodin . Šťěstí mu přálo a po skončení války se vrátil do vlasti .



Za svoji odbojovou činnost obdržel dvě Československé medaile  
 Za chrabrost před nepřitelem (9. dubna 1945 a 6. října 1946),  
 Československý válečný kříž 1939 (6. března 1946),  
 Československou medaili Za zásluhy II. stupně (6. července 1944) a I. stupně (19. ledna 1946),  
 Československou vojenskou pamětní medaile se štítky F-VB (7. března 1944),  
 britská vyznamenání  
 The 1939-1945 Star, Atlantic Star (obě 27. září 1944),  
 Defence Medal (1945) a War Medal,  
 dále dvakrát obdržel  
 Mention in Dispatches (8. června 1944 a 29. října 1946),  
 což znamená, že jej citoval ve svých rozkazech král Jiří VI.



Technický popis

**Výrobce:** Consolidated Vuetee Aircraft Corporation, San Diego, Kalifornie, USA, vyráběn také u Douglas, Ford a North American Aviation.

**Typ:** dálkový bombardovací letoun, osádka obvykle 10 mužů.

**Motorová jednotka:** čtyři dvouhvězdicové čtrnáctiválce Pratt & Whitney R-1830-65 Twin Wasp s turbokompresorem, každý o výkonu 883 kW (1200 k) při vzletu.

**Výzbroj:** 10 kulometů Browning ráže 12,7 mm (8 umístěno v párech v motoricky ovládaných střeleckých věžích typu Consolidated/Motor Product nebo Emerson v přídi, typu Martin na hřbetu trupu, v kulovité spodní věži typu Briggs-Sperry a ve věži Consolidated/Motor Product na zádi, 2 kulometry ručně ovládané střelci v bocích přední části trupu). 2 pumovnice pro až 3629 kg pum, 2 pumy o hmotnosti á 1814 mohly být podvěšeny pod křídlo namísto interního nákladu pum.

**Technická data:**

Rozpětí: 33,52 m, Délka: 20,47 m, Výška: 5,49 m (SOP), Nosná plocha: 97,36 m², Hmotnost prázdného letounu: cca. 16 783 kg, Vzletová hmotnost: cca. 29 484 kg, Maximální rychlost: 467 km/h, Stoupavost: 274 m/min, Dostup: 8 534 m, Dolet: 3 540 km.

Z vesnice Opatovice (v současnosti obce přidružené k městu Vyškovu) pocházejí dva význační rodáci - českoslovenští zahraniční vojáci z let druhé světové války: Bohumír Furst (Fiřt) a František Zabloudil.

Druhý v pořadí (alespoň podle data narození a postavení v abecedě) se zde narodil 29. září 1910 .

**Když navštěvoval později obecnou školu a potom měšťanku v nedalekých Dědicích už ale rodina žila ve Lhotě u Vyškova.** Po ukončení školní docházky se v Osíčanech u Pačlavic (okres Prostějov) vyučil v letech 1925 - 1928 písmomalířem, v oboru pak pracoval až do 1. září 1932, kdy nastoupil vojenskou základní službu u Horského praporu 2 v Dolnom Kubíně, který se v září 1933 stal součástí Horského pěšího pluku 1.

V roce 1934 ukončil v hodnosti desátníka na Slovensku své "vojančení", avšak po návratu do civilu nenašel trvalé zaměstnání, takže si podal přihlášku k tehdejší státní policii. Po krátkém čase mu přišla zpráva o přijetí do této služby, a tak absolvoval půlroční kurz v policejní škole v Bmě a počátkem října 1936 nastoupil k neuniformované policii v Českém Těšíně. Zde jej zastihly události roku 1938. V říjnu 1939 na toto období vzpomínal: "V době ohrožení republiky v roce 1938 byl jsem v dubnu místo vojenského cvičení zařazen do SOS [Stráž obrany státu, jednotky zřízené v roce 1936 k ochraně státních hranic - pozn. aut.] v pohraničí Českého Těšína. Na podzim, 24. září, byl jsem mobilizován do Rakovníka a po vyzbrojení byl jsem odeslán jako velitel kulometného družstva přes Karlovy Vary do Falknova [nyní Sokolov - pozn. aut.] a Kraslic. Po nařízeném ústupu jsem 12. října demobilizoval v Rakovníku. Vrátil jsem se zpět k policejnímu ředitelství, které bylo po zabrání Českého Těšína [Poláky - pozn. aut.] přemístěno do Místku. Po zrušení policejního ředitelství byl jsem přeložen 8. 11. 1938 k policejnímu ředitelství v Moravské Ostravě na oddělení státní bezpečnosti. Tam také prožil v březnu 1939 příchod německé okupační armády.

F. Zabloudil zůstal i nadále ve službě u policejního sboru, tehdy už protektorátního; nechtěl však trpně sledovat počínání nových pánů své vlasti, a proto se zapojil do domácího odboje, konkrétně do sítě převádějící budoucí vojáky čs. zahraniční armády do Polska. Opět předejme slovo F. Zabloudilovi:"

**Uprchlík vyhledal mne a po prověření a se souhlasem inspektora Maška, který měl přítele na poště v Místku, byl tam poslán a tam u určené přepážky požádal poštovní známky určité hodnoty a po domluvě byla mu poskytnuta pomoc. Když tato cesta do Polska začala pro nás být nebezpečná, tak jsme ji zrušili, ale posledního uprchlíka, budoucího pilota 311. peru tě Františka Doležala, jsme ještě do Polska pustili. Potom se mně podařilo navázat spojení s naší pasovou kontrolou na hlavním nádraží v Moravské Ostravě, a tak ještě několik jedinců se dostalo za hranice. "**

V druhé polovině června 1939 se však dověděl, že se o něj zajímá ostravské gestapo. Proto se domluvil s přáteli Bohumírem Fiřstem a Oldřichem Skácelem, že odejdou ilegálně do Polska a vstoupí do formující se čs. vojenské jednotky. Ale přechod přes hranice se jim 22. června 1939 nepodařil. F. Zabloudil tedy zariskoval, vrátil se do Ostravy a s pomocí kamarádů z pasové kontroly použil za tři týdny únikové cesty po železnici a odjel 14. července vlakem - přes hranice vzniklé po polském záboru Těšínska v říjnu 1938 - do Bohumína. Odtud se dostal do Fryštátu (nyní součást Karviné), kde jej vyslechli polští zpravodajci a po několika dnech jej odeslali do Krakova, kde se na tamním čs. konzulátu prezentoval jako příslušník čs. vojenské skupiny. Po krátkém pobytu v táboře v Malých Bronowicích odjel spolu s početnou skupinou dalších čs. vojáků do Gdyně, kde se nalodili na luxusní polský parník Chrobry, a 29. července vyrazili do Francie. Ještě v Polsku však museli podepsat předběžný pětiletý závazek do francouzské Cizinecké legie, z něhož je mohla vyvázat jen válka mezi Francií a Německem. Dne 1. srpna 1939 zakotvili ve francouzském přístavu Boulogne-sur-Mer. A v zemi galského kohouta je opravdu čekala služba v již zmíněném proslulém vojenském těle se i s podpisem skutečné smlouvy na pět let. Nejdříve byli budoucí čs. legionáři dirigováni do Lille a odtud 5. srpna do pevnosti Fort St. Jean v Marseille, kde bylo přijímací středisko Légion étrangère. Odtud pak 9. srpna vyrazil F. Zabloudil s ostatními lodí do alžírského Oranu a posléze do výcvikového střediska Cizinecké legie v Sidi bel Abbés. Zde byl zařazen k 1. legionářskému pluku a 16. srpna převelen do městečka Saida na úpatí pohoří Atlas a krátce i do Colombesharu.

Po vypuknutí války byli čs. příslušníci skutečně vyvázáni ze služby v Cizinecké legii a odjeli září 1939 z Oranu zpět do Marseille. Odtud to nebylo daleko do Agde, kde F. Zabloudila 26. září prezentovali u vznikající čs. armády a zařadili k 9. rotě 1. čs. pěšího pluku, od 15. ledna 1940 pak v hodnosti četaře k velitelské rotě téhož pluku. S ní se účastnil v červnu 1940 ústupových bojů proti Wehrmachtu. Vnitřními rozpory zmítaná Francie však byla poražena a naši vojáci si museli zachránit vlastní životy; ustupovali na jih Francie. "Na přímý rozkaz velitele 1. pluku plukovníka Jana Kratochvíla, " vzpomínal F. Zabloudil, "jsme dostali s kamarádem Josefem Bílkem přidělen nákladní automobil a měli jsme za úkol sbírat zavazadla vojáků, kteří je již nemohli unést. Začali jsme dokonce spolu s Bílkem uvažovat o únosu rybářské lodice a útěku do Španělska, abychom nepadli Němcům do rukou. Záhy však přišel rozkaz k přesunu do středomořského přístavu Sète. " Zde se prořídlé čs. pluky nalodily na egyptskou loď

Rod el Farag a ta 27. června vyplula směrem k Gibraltar. Tam došlo k sestavení konvoje do Velké Británie a 13. července 1940 vkočil se svými bojovými druhy v Liverpoolu na její půdu i F. Zabloudil.

Odtud se odebrali do stanového tábora v zámeckém parku v Cholmondeley u Chesteru.

V tomto malebném prostředí vznikla v srpnu 1. čs. smíšená brigáda a četař F. Zabloudil našel uplatnění u jejího 1. praporu, odkud v listopadu 1940 putoval k brigádní štábní četě. V prosinci pak získal hodnost rotmistra pěchoty v záloze a zároveň zařazení - jako bývalý policista - u oddílu polního četnictva, jemuž velel štábní kapitán František Divoký. Se svým služebním přidělením však nebyl příliš spokojen; toužil se účastnit přímých akcí proti Němcům, ale v oné době měli tuto výsadu pouze čs. letci. "Tříkrát jsem se hlásil k letectvu, ovšem vždy bezúspěšně. Sám velitel brigády generál Bedřich Neumann-Miroslav mi hrozil trestem, pokud ve své snaze o odchod z řad pěchoty neustanu. V roce 1941 jsem se však dověděl, že u naší 311. bombardovací peru ti, účastníci se náletů na Německo a okupovanou Evropu, potřebují obsadit funkci výkonného rotmistra. A tak jsem se nabídl, že bych tento nevděčný úkol vzal na sebe. V prosinci roku 1941 jsem byl konečně uvolněn z řad pěších jednotek a odešel jsem do čs. depotu ve Wilmslow, kde se shromažďovali noví dobrovolníci pro 'třistajedenáctku'. Zde mě přijali 13. prosince do RAF a 18. února 1942 jsem nastoupil u 311. peru ti do funkce výkonného rotmistra na její tehdejší operační základnu v East Wrethamu. "

F. Zabloudil dostal přidělenou britskou hodnost F /Sgt a s perutí se přesouval na všechna její další působiště (Aldergrove, Talbenny, Beaulieu). Aktivně se také podílel na činnosti Sokola 311. perutě - od dubna 1944 do konce války byl náčelníkem této jednoty. Přes odpor nadřízených se však chtěl účastnit i operačních letů. Nakonec jeho úsilí dosáhlo úspěchu. Když "třistajedenáctka" dlela na své předposlední válečné "štaci" na jihu Anglie v Predannacku, podařilo se F. Zabloudilovi přesvědčit tehdejšího velitele peruti W /Cdr (Wing Commander podplukovník) Josefa Šejbla, a ten koncem července 1944 povolil jeho zařazení na místo palubního střelce bombardéru B-24 Liberator, ovšem s tou podmínkou, že bude dále výkonným rotmistrem (od 28. října 1943 v čs. hodnosti štábního rotmistra letectva v záloze). Tehdejší čs. velitel peruti servisní jednotky pro údržbu a opravu (No 8311 Servicing Echelon) S/Ldr (Squadron Leader - major) Vojtěch Bubílek v roce 1985 F. Zabloudilovi napsal: "Rád vzpomínám na Tvou činnost u třistajedenáctky: nejdříve jako perutní výkonný (ti bývají u vojáků krajně neoblíbeni a jim protivní). Tys tu funkci vykonával tak, že pořádek byl a ,Angličani 'na nás nemohli a neškodili nám, jak tomu bylo ve Wrethamu dříve. A naši chlapi Tě měli rádi. A pak ses chtěl stát bojovníkem. Pomohl jsem Ti v té snaze, přesvědčil jsem Josefa Šejbla, aby vyhověl Tvé žádosti a povolil Ti to. Nu a tím Tvá autorita stoupla a své sis poctivě a úspěšně odlétal. .. První operační let nad Severním mořem však podnikl s osádkou F/O Jana Velly až 29. září 1944 z letiště v Tainu; trval 13 hodin a 25 minut.

Dne 12. října 1944 vzlétl Liberator GR.Mk.V PP-G (BZ720) s Vellovou osádkou a F/Sgt Zabloudilem na palubě na další protiponorkový hlídkový let nad Severním mořem. Jen pro zajímavost dodejme, že jako navigátor se letu účastnil i F/Lt Vlastimil Ondrůj z Bošovic. Počasí bylo špatné a těžkému stroji selhaly po čtyřech hodinách letu dva ze čtyř motorů. Letoun začal ztrácet výšku a letci museli proto odhodit vše postradatelné (především kulometry s municí, pumy, rakety a dokonce i padáky). Nakonec kapitán zariskoval a pokusil se vrátit jen se dvěma motory zpět na základnu. Tehdejší palubní střelec W/O Ladislav Valníček o mnoho let později zavzpomínal: "U zbylých dvou motorů dal [Vella - pozn. aut.] plyn až po zářky, hluk zesílil a výfuky se rozžhavily do běla. Na tyto obrátky, podle prospektů a instrukcí výrobce, měly motory běžet maximálně 15 minut, pak se měly roztrhnout. Na základnu bylo tři a půl hodiny letu a pro nás nastal nervák. Vydrží? Jak dlouho? Nebo nevydrží? (. . .) V dálce jsme viděli světla svétlometů postavených kolmo, tam někde byl Tain, náš válečný domov. Již plné tři hodiny vzdorovaly motory technickým parametrům svých konstruktérů a nás poléval pot a dusila otázka, vydrží nebo nevydrží?

Základna nám nařídila nalétnout na runway přímo z moře, bez větší zatáčky, a sedat bez okruhu, třeba bez podvozku. Konečně, osvětlené letiště před námi a Vellův hlas nařizoval: ,Všichni ulehnout na podlahu, zabalit se kožíšky, podvozek se kontrolovat nebude, nikdo se nehýbat, sedáme! Nebyly to pěkné pocity, zabalení v leže, bezmocní a nenormální reakce letounu při přistávání, to všechno nám klidu přidat nemohlo. Ale sedli jsme. Byli jsme šťastni, ale nervově zcela vyřízeni. Každý se z mašiny vypotácel jiným směrem. (. . .) .. Zbývá jen dodat, že za příkladné plnění povinností při tomto skoro osmihodinovém letu obdržel F. Zabloudil 9. dubna 1945 Československou medaili Za chrabrost před nepřitelem, našimi i britskými vyznamenáními byli oceněni i další členové osádky. 1. Vella však zahynul 10. ledna 1945 při leteckém neštěstí, a tak F. Zabloudil přešel do osádky W/O Jana Matějky. Ani zde se nevyhnuly čs. letcům potíže. Na protiponorkové hlídce 24. března 1945 vypověděl Matějkově Liberatoru GR.MkVI PP-B (EW313) kompas a přivolané stíhačky jej doprovodily na letiště na Shetlandských ostrovech, kde musel pro nedostatek pohonných hmot nouzově přistát.

Ačkoliv válka v Evropě 8. května 1945 skončila, příslušníci "třistajedenáctky" pokračovali stále v hlídkové činnosti nad Atlantikem. Samozřejmě, že při tom byl i F. Zabloudil. Ještě ve Velké Británii jej povýšili 25. června do nejnižší britské letecké důstojnické hodnosti P/O a 1. července na československého podporučíka letectva v záloze. Jeho bilance za léta 1944-1945, kdy se účastnil jako palubní střelec 23 operačních letů, nebyla zanedbatelná. Do letového deníku si zaznamenal 202 hodin a 44 minut absolvovaných ve dne a 72 hodin a 41 minut v noci. Ale i pro "výkonného" 311. perutě nastal dne 31. srpna 1945 dlouho očekávaný okamžik - konečně se dotkl na ruzyňském letišti půdy osvobozené vlasti.

Poměrně rychle se rozhodl, že zůstane u letectva československé armády, a 1. ledna 1946 byl přijat do stavu vojáků z povolání a povýšen na poručíka letectva. V té době vykonával již dva měsíce povinnosti posádkového důstojníka v Havlíčkově Brodě, od května do září 1946 (už jako nadporučík) pak funkci pobočníka velitele letky na letišti v Kbelích a od září do prosince 1946 zástupce velitele cvičné letky v Českých Budějovicích. Z jihu Čech přešel na půl roku do Plzně k Leteckému pluku 25 jako pobočník velitele letky a střelecký důstojník. Od května 1947 se v hodnosti kapitána letectva přesunul k Letecké základně 9 v Milovicích, kde mu přidělili funkci důstojníka obranného zpravodajství. Ještě 1. září 1947 se dočkal hodnosti štábního kapitána letectva, po únorovém převratu v roce 1948 přešel pak do funkce velitele náhradní letky.

Jako nespolehlivého "západáka" jej nadřízení 3. února 1949 odeslali na tzv. dovolenou s čekáním a 30. září stejného roku z armády propustili. Jakožto úředně oceňovaná "podezřelá existence" byl roku 1951 degradován na vojína a musel se spokojit s neodpovídajícím pracovním zařazením - čistil v Praze okna, demontoval bagry v Jičíně. Také manželka nemohla dlouho nalézt práci, rodině nepřidalo klidu ani trojí nucené stěhování. Před odchodem do důchodu v roce 1968 pracoval F. Zabloudil jako písmomalář v Tesle Karlín - přišla mu tak vhod profese, které se kdysi vyučil.

V době "tání" v 60. letech 20. století začal tehdejší režim částečně odčiňovat nejkřiklavější křivdy způsobené na konci 40. a v 50. letech mnoha čs. zahraničním vojákům. F. Zabloudil byl rehabilitován a 18. listopadu 1964 povýšen na majora letectva v záloze. Koncem 80. let na tom už nebyl zdravotně příliš dobře, ale přesto svým úhledným, pravidelným písmem zachycoval (bohužel až příliš stručně) na papír své vzpomínky a postřehy, které pak vyšly v září 1989 na pokračování ve vyškovském okresním listu *Náš život*.

*"Chtěl bych se dočkat osmdesátky,"* svěřil dopisnímu papíru o měsíc později. To mu ale osud nedopřál; zemřel po těžké nemoci v Praze 27. června 1990. V červnu 1991 rodina dostala dekret o jeho povýšení do hodnosti podplukovníka letectva in memoriam. Za svoji odbojovou činnost obdržel dvě Československé medaile Za chrabrost před nepřitelem (9. dubna 1945 a 6. října 1946), Československý válečný kříž 1939 (6. března 1946), Československou medaili Za zásluhy II. stupně (6. července 1944) a I.

*"Chtěl bych se dočkat osmdesátky,"* svěřil dopisnímu papíru o měsíc později. To mu ale osud nedopřál; zemřel po těžké nemoci v Praze 27. června 1990. V červnu 1991 rodina dostala dekret o jeho povýšení do hodnosti podplukovníka letectva in memoriam.

Takový tedy byl životní příběh chlapce z moravské vísky, jenž se nevyhýbal osudovým rozhodnutím a neváhal riskovat život pro svobodu své vlasti.

*František Zabloudil jako příslušník čs. letectva po druhé světové válce.*





**Čelní zeď domu  
ve kterém Zabloudil prožil  
mladá léta  
Srovnán se zemí 14.9.2008**

